



RAPPORT PREPARE PAR MLE ISABELLE DROCHON
AU NOM DE LA COMMISSION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

TERRITOIRES PRIORITAIRES DU CPER 2000-2006
VAL-DE-SEINE

ISABELLE DROCHON
3 JUILLET 2003

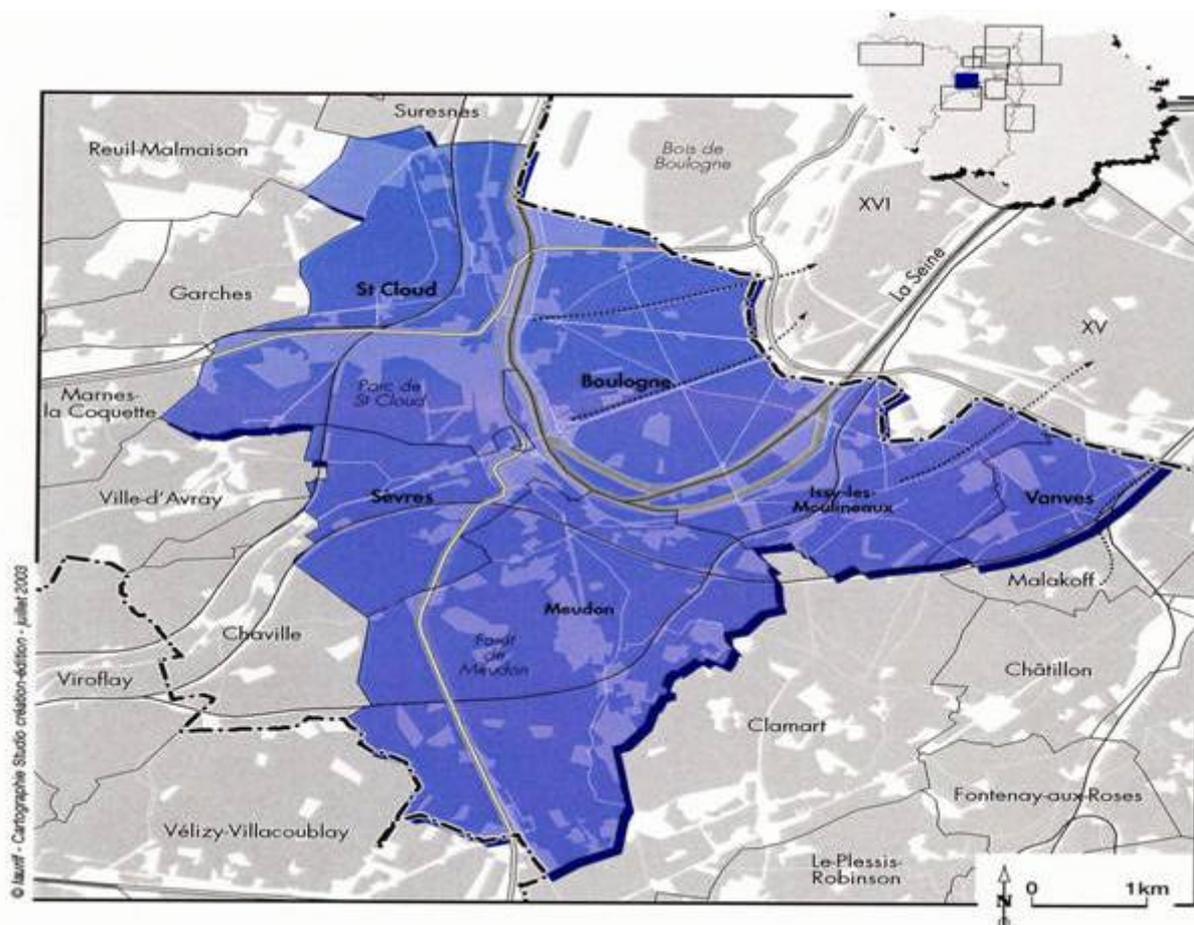
FICHE DE SYNTHÈSE

FICHE DE SYNTHÈSE : VAL DE SEINE
SDRIF – avril 1994 : site d'envergure européenne
CPER 2000 – 2006 : territoire prioritaire à fort potentiel

Rapport présenté par Isabelle Drochon

Au nom de la Commission de l'aménagement du territoire – 3 juillet 2003

*Dans le cadre du travail sur « les territoires prioritaires d'Ile-de-France inscrits au CPER 2000/2006 »
les 9 rapports territoriaux, le rapport de synthèse et l'avis adopté par le CESR sont disponibles sur le site.*



LE TERRITOIRE : 6 COMMUNES DU DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

- **Démographie** : 280.000 habitants en 1999. L'accroissement de la population est très variable selon les communes ;
- **Emploi** : 166.585 emplois¹ en 1999. Le territoire est en fin de reconversion industrielle vers le tertiaire (médias, services aux entreprises, recherche de haut niveau...) et les industries de pointe (électronique, aéronautique) ; il connaît un fort dynamisme (hauts niveaux de qualification, domaines spécialisés, fort potentiel fiscal...)
- **Logement** : le parc de logement est diversifié et la proportion de logements sociaux est globalement satisfaisante ;
- **Le volet intercommunal** : un syndicat mixte regroupe depuis 1991 les cinq communes, le département et la région. Il a :

- adopté en 1993 une charte de protection et de mise en valeur du Val-de-Seine ;

¹ Ce chiffre comprend les emplois publics et privés. Source : *Géographie de l'emploi 2000* ; IAURIF.

- arrêté en 1996 un schéma directeur pour la période 1990-2015 précisant les objectifs socio-démographiques (287.000 habitants et 163.000 emplois d'ici 2015, soit les augmentations² suivantes : + 17.000 habitants, + 14.000 emplois), objectifs qui sont, à mi-parcours, bien avancés voire largement dépassés pour les emplois.

Depuis 2001, les nouveaux regroupements communaux se sont multipliés :

- 1^{er} janvier 2003 : création de la communauté d'agglomération « Arc de Seine » regroupant Issy-les-Moulineaux, Meudon, Vanves, Chaville et Ville d'Avray ;
- projet de communauté d'agglomération de deux communes (Boulogne-Billancourt – Sèvres) pour 2004 ; rapprochement envisagé par les communes de Saint-Cloud, Garches, Marnes-la-Coquette et Vaucresson.

DES FAIBLESSES A COMPENSER ET DES ATOUTS A VALORISER

- Disparition de 10.000 emplois industriels entre 1975 et 1990 ;
- Le maillage des transports en commun est à renforcer, le réseau routier est proche de la saturation. De plus, le transport fluvial est insuffisamment valorisé tant pour les marchandises que pour les personnes ;
- La pression immobilière est très forte ; quelques îlots dégradés ou insalubres sont à résorber ;
- Ce site est exceptionnel d'un point de vue environnemental : « *une des plus belles boucles de la Seine* »³, des espaces verts remarquables ;
- Le site est, toutefois, particulièrement concerné par la prévention du risque d'inondation.

DES ENJEUX REGIONAUX ET INTERNATIONAUX

1. **Les enjeux régionaux** : la canalisation des initiatives locales dans un projet fédérateur et partagé par l'ensemble des élus locaux ;
 - Préservation, renforcement de la mixité sociale au sein des différents quartiers ;
 - Amélioration de l'accessibilité du secteur (par les transports routiers, fluviaux et dessertes d'Orly et de Roissy) ;
 - Renforcement de la qualité environnementale par, notamment, la création de quartiers vivants respectant une haute qualité de vie, la préservation des espaces paysagers et la gestion du risque de crues.
2. **Le rayonnement international** dans les domaines de la culture⁴, de la recherche et de l'enseignement supérieur.

LES PRECONISATIONS DU RAPPORT

- **Améliorer les transports collectifs** : projet de tramway⁵ ; aménagements routiers⁶ ; développement du volet fluvial (marchandises et personnes) ;
- **Mettre en valeur les projets culturels et scientifiques** (Cité des arts, Cité scientifique et Cité internationale) pour renforcer le rayonnement international du territoire ;
- **Prendre en compte l'environnement** redonner toute sa place au fleuve, mettre en valeur les espaces verts, intégrer la dimension de développement durable ;
- **Encourager la concertation et les intercommunalités** dans le cadre du projet d'ensemble ;
- **Favoriser un partenariat public-privé** pour le financement du projet d'aménagement.

² Les besoins en construction sont évalués à plus de 5.400.000 m² (3.000.000 m² de logements, 2.400.000 m² d'immobilier d'entreprises). La constructibilité des terrains Renault est limitée à 1.200.000 m² sur les 70 hectares du site (600.000 m² de logements diversifiés, 300.000 m² de bureaux, 300.000 m² d'activités, commerces, services et équipements divers).

³ SDRIF.

⁴ Le réaménagement des terrains Renault doit en effet faire émerger des projets culturels d'envergure. (Cf. Fondations Pinault et Hamon)

⁵ Cf. prolongement de la ligne de tramway T2.

⁶ Cf. saturations des voies sur berges que sont la RD 1 et la RD 7. Elles doivent être transformées en boulevards urbains.

REMERCIEMENTS

Le CESR, la Commission de l'aménagement du territoire, son président Noël Zeller et le rapporteur, adressent leurs très vifs remerciements aux personnalités qui ont bien voulu apporter leur contribution à la préparation du présent rapport au cours d'entretiens ou d'auditions par l'ensemble de la commission :

M. GAILLOT M. NOBILEAU	Conseil régional Directeur Chargé de mission territorial Direction de l'Aménagement du Territoire et des Transports (DAT)
M. PALISSE Mme CHAROUSSET Mr PERRIN	IAURIF Directeur général adjoint Chargée d'études Division Aménagement et Développement Territorial Chargé d'études Division Aménagement de l'Espace (DAE)
M. BÉRINQUE M. GRAILLE Mme TOINET	Direction Régionale de l'Équipement Chef du Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux Chargé d'études sur les Hauts de Seine Division de l'urbanisme et du Schéma Directeur Adjoint au chef du Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux à la Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur
M. TONDUT Mme SUTRA Mme LOUIS	Direction Départementale de l'Équipement Directeur adjoint Urbanisme et Aménagement Chargée de mission territoriale. Responsable de l'atelier urbanisme et habitat
Mme SCHMIDT	Syndicat mixte du Val-de-Seine Secrétaire générale
Mme ROMÉLOT	Conseil Général des Hauts de Seine Directrice des Infrastructures de Transports
M. LEROI Mme DEBOST	CCI 92 1 ^{er} vice-président de la CCIP 92 Responsable département Environnement Economique
M. JACQUET	Mairie de Boulogne Billancourt Directeur de Cabinet du Maire
M. GODIOZ M. COHEN Mlle BELY	Mairie de Meudon Directeur général des Services techniques Directeur de l'Aménagement urbain Responsable du service Urbanisme
M. CABARIBERE	Mairie d'Issy les Moulineaux Directeur général adjoint de l'Urbanisme
M. LE DORZE	Mairie de Sèvres Chef du service Urbanisme
M. RECHAIN	Mairie de Saint Cloud Premier Adjoint chargé de l'urbanisme
M. ROCHE	Mairie de Vanves Maire Adjoint à l'urbanisme et à l'environnement

Melle RICHARD

Responsable du service urbanisme

M. STAUFFERT
M. RISPAL

RATP Agence de développement territoriale 92

Directeur

Responsable du Développement Territorial 92

M. REIMBOLD

Port autonome de Paris

Directeur de l'Agence portuaire centrale

M. ADER
M. SOREAU

Ile-de-France Environnement

M. GRENERON

Conseil Européen des Syndicats de Police

Secrétaire général

PREAMBULE

Ce rapport s'inscrit dans le cadre de l'actualisation à mi-parcours du Contrat de Plan Etat – Région 2000/2006 (CPER) et du point d'étape du Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France (SDRIF) prévu en 2004. Il fait partie de l'ensemble des rapports d'auto saisine réalisés au sein de la Commission de l'Aménagement du Territoire sur les territoires prioritaires du SDRIF.

Ce document est organisé autour de quatre grandes parties :

- Le Val-de-Seine dans les textes fondateurs,
- Contexte général : Présentation du Val-de-Seine,
- Perspectives de développement : projets en cours,
- Préconisations de la commission.

Le territoire couvert est celui des communes définies par le Contrat de Plan et les documents associés, à savoir Boulogne Billancourt, Issy les Moulineaux, Meudon, Saint Cloud, Sèvres et Vanves. C'est ce que certains appellent aussi « le Grand Site ». Cependant, il faut reconnaître que de nombreux documents mettent en valeur plus particulièrement, au sein de ce territoire, les terrains Renault (65 ha), d'autres limitent même le périmètre aux terrains Renault de Boulogne Billancourt (52 ha).

Pour réaliser cette étude, le rapporteur a rencontré un certain nombre de personnalités du secteur susceptibles d'apporter un éclairage sur le développement de ce territoire. La liste exhaustive figure en annexe.

SOMMAIRE

I - Le Val-de-Seine dans les textes fondateurs	13
1.1 - Le rapport Roullier	13
Les conclusions du rapport	13
1.2 - L'esquisse du Schéma Directeur d'Ile-de-France	14
1.3 - Le SDRIF	14
1.4 - Le Contrat de Plan Etat – Région	15
1.5 - Le Contrat Région – Département	15
1.6 - Le schéma directeur du Val-de-Seine	15
II - Contexte général : Présentation du Val-de-Seine	17
2.1. Les communes	17
2.1.1. Boulogne Billancourt	17
2.1.2. Issy Les Moulineaux	17
2.1.3. Saint Cloud	18
2.1.4. Sèvres	18
2.1.5. Meudon	18
2.1.6. Vanves	19
2.2. La situation des transports	19
2.2.1. Les transports en commun	19
2.2.2. Les transports routiers	19
2.2.3. Les transports fluviaux	20
2.2.4. Les transports aériens	21
2.3. La situation économique	21
2.4. Le logement	21
2.5. La culture	22
2.6. L'environnement	22
2.7. La concertation	22
III - Perspectives de développement : projets en cours	23
3.1. L'intercommunalité	23
3.2. L'Aménagement des terrains Renault à Boulogne Billancourt	23
3.2.1. Les principaux chiffres	23
3.2.2. Le projet : «Cinq éléments d'aménagement pour un grand projet urbain»	24
a) <i>Le secteur du Pont de Sèvres : le renouvellement urbain</i>	24
b) <i>Les rives de Billancourt (le « trapèze ») : un quartier exemplaire</i>	25
c) <i>La nouvelle ligne de tramway sur pneus</i>	25
d) <i>L'aménagement de l'Ile Seguin : un lieu d'exception</i>	26
e) <i>La Fondation d'Art Contemporain François Pinault</i>	27
3.3. Les autres grands projets du Val-de-Seine	27
3.3.1. A Issy les Moulineaux	27
3.3.2. A Meudon	28
3.3.3. A Sèvres	28
3.3.4. Sur la Seine	29
IV - Préconisations de la commission	30
4.1. La problématique des transports	30

4.2. Le rayonnement international	30
4.3. L'environnement	31
4.3.1. La place de la Seine	31
4.3.2. La mise en valeur des espaces verts	31
4.3.3. Le développement durable	31
4.4. La concertation – les intercommunalités	32
4.5. Le financement du projet	33
ANNEXES	35
5.1. Les personnalités rencontrées	36
5.2. Les documents graphiques	37
<i>Figure 1 - Le territoire – Carte du CPER 2000-2006 (article 20)</i>	<i>38</i>
<i>Figure 2 - Les voies ferrées</i>	<i>39</i>
<i>Figure 3 - Les voies routières</i>	<i>40</i>
<i>Figure 4 - Le projet d'aménagement de Boulogne Billancourt</i>	<i>41</i>
<i>Figure 5 - Le parc nautique à Sèvres : ouverture prévue pour 2006</i>	<i>41</i>

I - Le Val-de-Seine dans les textes fondateurs

Les principaux textes fondateurs sont bien évidemment, comme pour les autres territoires prioritaires, le SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France) et le CPER (Contrat de Plan Etat – Région). La Val-de-Seine a également su se doter, en 1996, d'un schéma directeur propre, le premier de la petite couronne francilienne. Il faut aussi tenir compte, dans les textes fondateurs, du « rapport Roullier », élaboré en 1990, sur lequel se sont largement appuyés les projets développés par la suite.

1.1 - Le rapport Roullier

En 1989, suite à la décision de Renault d'abandonner le site de production de Billancourt, le Premier Ministre Michel ROCARD confie à Jean-Eudes ROULLIER la mission de conduire une première réflexion d'ensemble sur l'opération d'urbanisme à engager sur le territoire des communes de Boulogne Billancourt et de Meudon. L'Etat voulait, pour ce site, mener une opération d'intérêt national après s'être assuré de la maîtrise foncière, pour éviter tout risque de spéculation.

Les conclusions du rapport

M. Roullier propose, dans son rapport, que soit menée une opération d'ensemble portant sur les 65 ha des communes de Boulogne et Meudon, ainsi que sur les coteaux de Sèvres et de Meudon et pas simplement sur l'Ile Seguin, ceci pour « saisir l'opportunité d'une reconquête de l'environnement, maîtriser la congestion automobile par le renouveau des transports en commun sous toutes leurs formes et faire de l'Ile Seguin, non plus une barrière mais un lien ».

En termes de vocation du site, M. Roullier préconise de ne pas laisser la place à l'envahissement des bureaux suite au départ de l'industrie et propose trois objectifs : priorité à la formation continue, à la recherche et au développement générant de la création d'entreprises, dans une optique européenne et internationale, priorité au logement social et à l'accueil des jeunes (étudiants, chercheurs, enseignants, ...), priorité à l'accueil des nouvelles implantations de la Régie Renault dans des conditions prestigieuses, raisonnables et concourant au rayonnement de l'opération d'ensemble.

En terme de méthode, le rapport insiste sur la nécessité de s'appuyer sur les atouts et opportunités du territoire de manière concertée, coordonnée, entre les différents acteurs. Il demande notamment que soit précisé le rôle de l'Etat et que soient recherchées des solutions innovantes pour assurer l'équilibre financier de l'opération.

1.2 - L'esquisse du Schéma Directeur d'Ile-de-France

Dès 1991, le CESR, dans le cadre d'un rapport de synthèse intitulé « contribution à la réflexion engagée sur l'esquisse du schéma directeur d'Ile-de-France », rédigé par Monsieur Jean-Claude BOUCHERAT, s'appuyant sur les travaux du groupe spécial « schéma directeur » présidé par le Préfet Raoul MOREAU, avait, pour le territoire alors identifié en tant que « Boulogne Billancourt », émis un certain nombre de préconisations. L'analyse spécifique sur le Val-de-Seine s'appuyait sur le rapport Roullier. Le CESR considérait que la constitution d'un syndicat intercommunal était une bonne chose pour élargir le champ de l'étude du « grand site ». Il préconisait qu'une attention forte soit portée sur le respect de l'équilibre habitat / emploi avec un ratio de 4m2 de logements pour 1m2 de bureaux, et demandait au moins le respect d'un ratio de 2 pour 1. Il suggérait qu'une SEM soit créée pour mener à bien le projet et appelait la vigilance de tous sur les relations Renault / Etat et sur le calendrier de l'opération, Renault n'ayant pas encore, à cette époque, quitté les lieux.

1.3 - Le SDRIF

Parmi les objectifs d'aménagement du SDRIF, ceux qui concernent plus particulièrement les terrains du Val-de-Seine sont sans conteste **l'ambition européenne** - l'Ile-de-France dispose de tous les atouts d'une capitale européenne et doit viser l'excellence mondiale, **la sauvegarde de l'environnement** – faire entrer la nature dans les villes, notamment par la mise en valeur des espaces verts et leur maillage et aussi par une meilleure intégration de l'eau dans la ville – et **la facilitation des échanges**.

Plus précisément, le SDRIF décrit ainsi l'ambition retenue pour le Val-de-Seine :

« Dans ce grand site aux Portes de Paris doit s'inscrire un projet urbain exemplaire dont la silhouette respectera et valorisera les qualités naturelles d'une des plus belles boucles de la Seine. Les relations avec le fleuve et l'aménagement des berges seront privilégiées afin de créer sur les îles et les rives un réseau de promenades et d'espaces publics. Des transparences seront préservées d'une rive à l'autre ; la restructuration de l'Ile Seguin ménagera la vue sur les côteaux de Sèvres et de Meudon depuis la rive droite. Les infrastructures de transport s'intégreront au projet urbain dans le respect de cette ouverture sur le fleuve. La composition urbaine sera attentive à l'histoire du site et au tissu avoisinant. Elle accordera une dimension suffisante aux espaces verts comme aux espaces publics et permettra la création de quartiers bien insérés dans leur environnement urbain et paysager.

Sa situation dans le Val-de-Seine, berceau de l'industrie automobile et de l'industrie cinématographique, son rôle dans le progrès technique et dans la vie culturelle, sa position de carrefour entre le sud scientifique et le nord tertiaire et industriel assignent au site de Billancourt une vocation forte de formation et de rencontre, d'activités et de recherche, dans le domaine préférentiel des hautes technologies. Cette vocation pourrait le désigner pour abriter notamment un pôle international d'accueil de chercheurs, enseignants et étudiants de haut niveau. Dans cette perspective, le réaménagement de Billancourt participera à la

restructuration de l'ouest parisien et contribuera par ses équipements au rayonnement de la capitale et de la région Ile-de-France. »

1.4 - Le Contrat de Plan Etat – Région

Le CPER 2000 – 2006, dans son article 20, décrit le Val-de-Seine comme un des « territoires à fort potentiel économique et scientifique (qui) focalisent initiatives, développement et emploi ». Il précise aussi : « ces secteurs stratégiques doivent contribuer au rayonnement international de l'Ile-de-France tout en contribuant au développement de leurs aires d'influence et de la région ».

1.5 - Le contrat Région – Département

Le Contrat Région Ile-de-France – Département des Hauts de Seine, signé en 2001, porte sur la période 2000 – 2006, comme le CPER. Sur le territoire du Val-de-Seine, il définit les conditions de réalisation des aménagements sur la RD1 et la RD7 (aménagement de boulevards urbains), met en valeur le développement des circulations douces, la lutte contre les nuisances, les aspects liés à la sécurité routière et la mise en valeur des espaces verts.

1.6 - Le schéma directeur du Val-de-Seine

Le Syndicat Mixte du Val-de-Seine a été créé en 1991 et regroupe les six communes du territoire, le Conseil Régional et le Conseil Général, suite à l'annonce du départ des usines Renault du site de Billancourt en 1989, qui a renforcé la cohésion des six communes touchées directement ou indirectement par la suppression de leurs emplois industriels (10 000 emplois industriels supprimés entre 1975 et 1990).

En avril 1993, le Syndicat Mixte a tout d'abord adopté une charte de protection et de mise en valeur du Val-de-Seine. Elle est, avec le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France promulguée en 1994, à la base du projet de Schéma Directeur du Val-de-Seine arrêté en avril 1996.

Le Schéma Directeur du Val-de-Seine détermine les orientations d'aménagement pour la période 1990-2015 déclinées suivant quatre thèmes majeurs :

- l'évolution socio - démographique qui fixe les objectifs quantitatifs de population, d'emplois et de logements à l'horizon 2015 et détermine l'équilibre habitat/emploi à atteindre ;
- la mise en œuvre d'un plan de protection et de mise en valeur du site, axé sur le développement de la trame verte, la mise en valeur des berges de Seine et l'ouverture de la ville sur le fleuve, notamment par la préservation des vues reliant plaine et coteaux ;
- une programmation des grands équipements nécessaires à l'amélioration des conditions de vie des habitants et au développement harmonieux du secteur (établissements scolaires, culturels, sanitaires et sociaux...);

- l'amélioration des conditions de transport et de circulation par le développement des transports collectifs et la requalification des grands axes de circulation afin de favoriser leur intégration dans la ville et de permettre le développement des circulations douces, notamment en créant des promenades piétonnes et cyclistes.

Le Schéma Directeur détermine pour la période 1990-2015 les objectifs suivants :

- un accroissement de la population de l'ordre de 17 000 habitants,
- la création de 14 000 emplois supplémentaires.

A l'horizon 2015, le Val de Seine devrait compter 287 000 habitants et 163 000 emplois alors qu'en 1990 on recensait 270 000 habitants et 149 000 emplois. Ces chiffres correspondent à une croissance modérée de la population de l'ordre de 6% et à une augmentation sensible du nombre d'emplois de l'ordre de 9%. Ils traduisent également une nette amélioration de l'équilibre entre les emplois et la population active du secteur au profit des communes les moins favorisées (Sèvres, Meudon et Vanves) avec un taux d'emploi qui passerait de 1,08 en 1990 à 1,15 en 2015.

Les augmentations de population et d'emplois à l'horizon 2015 génèrent des besoins de construction de l'ordre de 5 400 000 m² sur l'ensemble du Val-de-Seine dont 3 000 000 m² pour les logements et 2 400 000 m² pour l'immobilier d'entreprise.

Le Schéma Directeur du Val-de-Seine, conformément aux prescriptions du Schéma Directeur de la région Ile-de-France, a fixé le cadre général de l'opération de réaménagement des terrains Renault en autorisant une constructibilité maximale de 1 200 000 m² sur les 70 hectares du site dont 52 sur la seule commune de Boulogne-Billancourt se répartissant comme suit :

- 600 000 m² SHON pour les logements diversifiés,
- 300 000 m² SHON pour les bureaux,
- 300 000 m² SHON pour les locaux d'activités, les commerces, les services et les équipements divers.

Le schéma directeur fixe le quantitatif autorisé, donne des orientations sur le qualitatif (paysages, ...), permet d'alimenter les PLU locaux en cours de réalisation, notamment en matière de circulation douce. C'est un guide de travail. Les financements nécessaires à la mise en œuvre ne sont pas intégrés.

II - Contexte général : Présentation du Val-de-Seine

Le territoire du Val-de-Seine couvre les communes de Saint Cloud, Boulogne Billancourt, Sèvres, Meudon , Issy-les-Moulineaux et Vanves, dans le département des Hauts de Seine.

2.1. Les communes

2.1.1. Boulogne Billancourt

Forte de plus de 106 000 habitants, la commune de Boulogne Billancourt est la deuxième plus grande ville d'Ile-de-France, après Paris. Elle a renoué avec la croissance démographique depuis 1990 et attire plutôt des populations jeunes exerçant des activités qualifiées. 80 % des boulonnais sont cadres ou exercent des professions intermédiaires.

Les emplois dépendent essentiellement du tertiaire et plus particulièrement des services aux entreprises, avec une présence forte des activités de conseil et d'assistance aux entreprises.

Avec plus de 10 000 établissements, la ville dispose du 1^{er} parc d'entreprises des Hauts de Seine. Le tissu économique est composé à la fois de PME et de TPE et de nombreux sièges sociaux d'entreprises de plus de 100 salariés.

La ville, très fortement urbanisée, a rénové son centre ville très récemment.

2.1.2. Issy Les Moulineaux

La commune d'Issy les Moulineaux est une commune très attractive qui a réussi le pari du renouvellement des friches industrielles, et ce malgré la crise économique et immobilière du début des années 1990, en se spécialisant dans l'édition, la communication, le multimédia, la télévision et la haute-technologie. Elle dispose aujourd'hui d'un taux d'emploi de 1,3 (nombre d'emplois / population active).

La ville compte 56 000 habitants en 1999. L'accroissement de sa population, autour de 1,5 % chaque année, est un des plus forts du secteur. A noter également, le fort turn-over de la population : 50 % des habitants de 1999 n'étaient pas à Issy lors du précédent recensement. La nouvelle population est plutôt jeune, avec enfants, d'où la nécessité de créer des structures d'accueil adaptées.

La ville a une politique de communication et de concertation très développée, via Internet d'une part, mais aussi grâce à des structures comme les clubs d'entreprises, le CES local... A la pointe de l'innovation, elle vient d'engager une réflexion sur «le temps des villes », ou la meilleure façon de valoriser l'économie résidentielle, dans tous ses aspects.

La ville, enfin, est victime de la jeunesse de nombre de ses équipements et la population doit, dans les quartiers les plus récents, construire ses repères pour en faire réellement des lieux de vie.

2.1.3. Saint Cloud

La commune de Saint Cloud s'inscrit parfaitement dans le Schéma Directeur du Val-de-Seine, qui prévoit notamment le maintien de la population sur la commune à son niveau actuel de 28 000 habitants environ. La ville a révisé son POS en 1999 et n'entreprendra pas de transformation en PLU avant quelques années.

La ville compte plus de 50 % d'espaces verts sur son territoire (parc de Saint Cloud, hippodrome, ...) et entend poursuivre la politique de préservation de l'environnement engagée.

Un faible taux de taxe professionnelle permet à la commune de bénéficier d'un taux d'emploi de 1,5. La commune souhaite maintenir cette politique pour préserver son attractivité. Elle est spécialisée dans les domaines de l'aéronautique et de l'électronique.

2.1.4. Sèvres

La commune de Sèvres est enserrée dans une vallée entourée de coteaux, à proximité de grands espaces verts. La circulation est rendue un peu difficile par le relief, mais la commune bénéficie d'une image très verte, en rupture avec Paris et Boulogne, entre le parc de St Cloud et le bois de Meudon. Elle attire une population plutôt aisée (22 500 habitants), avec une grosse poussée démographique et un turn-over important. L'aménagement des bords de Seine, autour de la Manufacture de porcelaine, date des années 87 – 92, avec l'aménagement de 70 000 m² de bureaux, la construction de logements sociaux et une bonne réussite globale de l'opération. L'échangeur, autour de l'arrivée de la N118, doit être aménagé à l'été 2003 pour faciliter les cheminements piétons pour les accès à la gare, au métro, aux arrêts de bus, à la ville.

La Manufacture de Sèvres, qui est gérée par l'Etat, est assez indépendante de la ville, qui n'a fait que faciliter l'accès au Musée par l'aménagement d'un parking et d'un stationnement de cars.

L'ancienne Ile Monsieur fait l'objet d'un projet de base nautique que l'on retrouvera au chapitre 3.

2.1.5. Meudon

La commune de Meudon, qui compte 43 600 habitants, est réputée pour ses coteaux avec vue magnifique sur la Seine et ses prestigieux organismes de recherche (CNRS, Observatoire de Paris-Meudon, ONERA, ...), même s'ils sont peu porteurs de taxe professionnelle. Les bords de Seine offrent, comme pour Issy les Moulineaux et Boulogne Billancourt, des zones d'anciennes industries à réaménager. Ce sont, à Meudon, d'anciens

terrains Renault et RFF. Une étude de remise en route du funiculaire est en cours de réalisation.

Une deuxième partie de la ville se développe aux frontières de Vélizy, au sud, derrière la forêt domaniale qui constitue comme une frontière infranchissable. La desserte de cette zone est en cours d'amélioration, notamment par la mise en route de nouvelles lignes de bus.

2.1.6. Vanves

Vanves est une ville de 26 000 habitants disposant d'un faible territoire (155 ha), essentiellement composée de logements et abritant peu de locaux d'activités. Elle cultive la qualité de vie et ce pour une population plutôt mixte (15 % de chacune des CSP principales, 22 % de logements sociaux). Seule commune du Val-de-Seine à ne pas bénéficier de terrains à requalifier en bord de Seine, Vanves cherche à améliorer sa desserte en transports et à valoriser sa qualité de vie, en faisant la promotion d'un certain « esprit village », pour attirer les nouveaux arrivants travaillant sur les zones d'activités environnantes. La ville s'appuie aussi sur l'excellence du lycée Michelet.

2.2. La situation des transports

2.2.1. Les transports en commun

Le territoire est plutôt bien desservi par le métro (lignes 9 et 10), la SNCF et le RER B et C.

La ligne de tramway T2, d'Issy les Moulineaux à La Défense, connaît un grand succès (60.000 voyageurs/jour au lieu des 30 000 prévus) et verra ses rames doublées dès 2004 et son trajet rallongé jusqu'à la Porte de Versailles à l'horizon 2006 (avec interconnexion au métro, avec les lignes 12 et 8). Cette prolongation de ligne est le fruit d'une collaboration exemplaire entre Paris et Issy les Moulineaux pour en assurer le financement.

Les lignes de bus principales font l'objet d'améliorations dans le cadre du projet Mobilien. Sont en cours de travaux les lignes 126, 323 et 171. Des études sont en cours pour les lignes 189 et 289. Les projets d'évolution des « pôles mobiliens », véritables nœuds d'échanges, sont globalement bien portés par les villes et le STIF.

2.2.2. Les transports routiers

Concernant les accès routiers, le Val-de-Seine est bien desservi mais également proche de la saturation. Des aménagements importants doivent avoir lieu.

Les principaux axes d'accès sont le boulevard périphérique, l'A13, les nationales 10 et 118 et la RD 910 (axe de Versailles). La rénovation de l'échangeur du Pont de Sèvres, point d'arrivée de la N118 dans Boulogne, est un des points du projet d'aménagement des terrains Renault. Sèvres est également concernée sur sa rive. Des projets concernent également le pont, avec notamment des propositions d'aménagement pour des voies piétons et vélos renforcées.

Les deux axes qui longent la Seine sont largement saturés et représentent un enjeu important de « l'aménagement durable » des bords de Seine. La RD1, rive droite (côté Boulogne), fait l'objet d'un contrat entre le Conseil Général et le Conseil Régional qui prévoit le financement d'un boulevard urbain. Le Conseil Général, qui souhaite exercer ses missions de maître d'œuvre et de maître d'ouvrage, doit faire la synthèse entre de multiples interlocuteurs et de multiples projets, et concilier les souhaits de protection de l'environnement et les enjeux financiers.

Côté rive gauche, la RD7 traverse les communes d'Issy les Moulineaux, de Meudon et de Sèvres. Le projet de boulevard urbain - comprenant deux files par sens, des carrefours à feux, une piste cyclable, des trottoirs, des plantations d'arbres... - a été validé à Issy les Moulineaux. Il inclut la suppression de l'autopont, source de nuisances sonores importantes. L'enquête publique est en cours à Meudon et va être lancée à Sèvres. La RD7, initialement prévue comme une autoroute, dispose de larges emprises au sol réservées dans le POS. La couverture d'une partie de la RD7, au niveau de Meudon, est demandée par certains pour protéger les bords de Seine et en permettre un accès aisé dédié à la promenade. Si elle est techniquement possible, elle pose des problèmes de desserte locale et de coût d'investissement, qui ne sont pas réglés à ce jour.

Le bouclage de l'A86 à l'ouest, attendu aux environs de 2010, est attendu pour certains comme une opportunité de diminution du trafic de transit sur ces axes du bord de Seine.

2.2.3. Les transports fluviaux

En ce qui concerne le **transport de marchandises**, l'activité portuaire est en augmentation dans le secteur ouest depuis plusieurs années. Le port d'Issy les Moulineaux est très actif, même en attente du planning de l'usine d'incinération. Le port de Sèvres, par contre, n'a plus d'activité industrielle et il n'y a plus d'installation jusqu'à Clichy. Il faut reconnaître que les voies routières de chaque côté de la Seine et que les aspects de valorisation immobilière du front de Seine rendent les sorties de port difficiles.

Concernant les projets de développement en cours, il est essentiel de réserver des lieux entre les îles et la terre pour assurer l'approvisionnement et l'évacuation des marchandises. Une partie des terrains de l'ancienne sablière ont été gelés sur le port de Boulogne pour permettre cet espace d'échanges. Le port « des Studios » (au niveau du cimetière) avait été pensé comme un lieu idéal, mais pas retenu en tant que tel dans le

Schéma Directeur du Val-de-Seine. Il semble important de demander que dans les appels d'offres liés à l'aménagement des terrains Renault figure la variante sur la desserte fluviale.

Concernant le **transport de passagers**, l'activité est aujourd'hui quasi-inexistante.

2.2.4. Les transports aériens

Si le territoire est peu touché par les nuisances aériennes liées aux grands aéroports parisiens, les riverains restent vigilants. La desserte des principaux aéroports est par contre d'une accessibilité moyenne.

L'héliport de Paris est plus fortement générateur de nuisances et des demandes de fermeture, ou au moins de la poursuite de la réduction du trafic ont été faites, privilégiant un report sur Vélisy Villacoublay . Toutes les mesures de protection contre le bruit sont à privilégier.

2.3. La situation économique

Le développement de ce territoire se fait depuis de nombreuses années sur les friches industrielles du couloir de la Seine, au profit de grands pôles tertiaires, de sièges sociaux de grandes entreprises, employant du personnel d'un haut niveau de qualification, dans des domaines très spécialisés autour des médias, de l'électronique et de l'aéronautique et plus largement des services aux entreprises. Le territoire abrite également des services de recherche de haut niveau.

De ce fait, les communes du Val-de-Seine bénéficient, globalement, d'un potentiel fiscal particulièrement élevé, même si des disparités sont à noter entre les communes.

Un enjeu à ne pas négliger : la préservation d'une activité industrielle et le développement de services offrant des emplois de différents niveaux de qualification.

2.4. Le logement

Le territoire du Val-de-Seine est un territoire à enjeu où la pression immobilière est particulièrement forte. Il est essentiel de préserver une offre de logement diversifiée, tant en nature qu'en coûts, afin de préserver ou de renforcer la mixité sociale au sein des différents quartiers.

Le Val-de-Seine dans son ensemble dispose d'un taux de logements sociaux satisfaisant, même s'il existe quelques disparités entre les communes.

Si le territoire ne contient pas de grands ensembles de logements sociaux, il reste, ça et là, des poches d'insalubrité difficiles à traiter, surtout dans les logements privés. La

DDASS a parfois du mal à les reconnaître insalubres et les difficultés de relogement en cas de démolition sont souvent insurmontables.

2.5. La culture

Le Val-de-Seine bénéficie d'un patrimoine et de sites touristiques remarquables, autour des trois Iles (St Germain avec son parc départemental, Seguin en devenir et Monsieur avec la Manufacture de Sèvres à proximité), des forts d'Issy et de Vanves, des jardins Albert Kahn et bien sûr des grands parcs et espaces verts, qui sont à valoriser (bois de Boulogne, parc de St Cloud, forêt de Meudon).

La population, très exigeante en matière d'offre culturelle, est très fortement demandeuse du développement d'actions locales de promotion de la culture.

2.6. L'environnement

Le site est exceptionnel d'un point de vue environnemental. Les espaces verts (grands parcs et forêts) sont d'une richesse très importante qui doit être non seulement préservée mais aussi renforcée.

La « promenade des côteaux », à Meudon, doit poursuivre son développement, notamment par la préemption des propriétés foncières au fur et à mesure de leur mise à disposition.

Le site est particulièrement concerné par la prévention du risque de crue. Le Plan de Prévention contre le Risque Inondation est en cours de validation sur les différentes communes, et les aménagements prévus intègrent les contraintes liées au risque de crue, malgré les contraintes fortes imposées, notamment sur les bâtiments déjà existants.

2.7. La concertation

Les communes de Boulogne et d'Issy les Moulineaux, notamment, sont particulièrement réputées pour la qualité de leur communication sur les projets en cours aux différents stades de leur élaboration et de la concertation qui en découle. Des espaces d'échanges ont été créés (commission extra-municipale du cadre de vie et réunions de quartier à Boulogne, ainsi que des expositions à chaque étape du projet) pour que chacun puisse s'exprimer.

Les attentes des populations, d'un niveau socioculturel plutôt élevé, sont très précises et très pointues, particulièrement dans le domaine de la culture. Elles demandent une grande disponibilité et exigent des réponses adaptées.

III - Perspectives de développement : projets en cours

3.1. L'intercommunalité

Le syndicat mixte du Val-de-Seine existe depuis 1991 et a été créé pour mener des études suite à l'annonce de la fermeture de Renault.

Il faut attendre fin 2002 pour voir naître des intercommunalités plus marquées.

Le 12/12/2002, avec la décision par le conseil municipal de Boulogne Billancourt de création de la communauté d'agglomération « Val-de-Seine » regroupant Boulogne Billancourt et Sèvres, à l'horizon 2004.

Le 1^{er}/01/2003, avec la création de la Communauté d'agglomération « Arc de Seine » regroupant Issy les Moulineaux, Meudon, Vanves, Chaville et Ville d'Avray.

D'autres projets sont envisagés, notamment un rapprochement des communes de Saint Cloud, Garches, Marnes la Coquette et Vaucresson.

Si les intercommunalités nouvelles, qui restent à construire aujourd'hui, découpent l'ancien territoire du Val-de-Seine, il semble acquis que le syndicat mixte dédié aux études demeurera, notamment pour permettre la révision du schéma directeur du Val-de-Seine dans les prochaines années. Il ne faudrait pas que les intérêts de chacun des « camps » empêchent un traitement global du « grand site » qui serait nuisible à la qualité globale de l'aménagement.

3.2. L'Aménagement des terrains Renault à Boulogne Billancourt

3.2.1. Les principaux chiffres

Surface : 52 hectares, 960 000 m² SHON
Soit 216 250 m² de bureaux
246 500 m² de locaux d'autres activités et équipements
497 500 m² de logements dont 1/3 de logement social

Objectif : Dynamiser le Val-de-Seine et construire le « huitième quartier » de Boulogne Billancourt

Historique :

1989 : Décision de Renault de transférer ses ateliers de production hors de Boulogne

1992 : Arrêt définitif des chaînes de montage des usines Renault

1996 : Validation du Schéma Directeur du Val-de-Seine

1999 : Choix de G3A pour l'étude approfondie de l'aménagement des terrains

2001 : Orientations du Conseil Municipal sur le projet

Juin 2002 : Adoption du Plan de référence de l'Aménagement par le Conseil Municipal

Juillet 2002 : Création de l'Association pour la préfiguration et la promotion de la cité des sciences et des arts

Fin 2002 : Discussions poursuivies avec Renault et le consortium de promoteurs (DBS) sur le PLU et le plan de circulation — Un PDU de zone (intercommunal) est en préparation avec l'aide du Conseil Régional – Décision de création d'une SEM

Calendrier : Mai 2003 : Création de la SEM « Val-de-Seine Aménagement » rassemblant la ville (62%), le département et plusieurs villes des Hauts de Seine, la Caisse des Dépôts et Dexia.

Fin 2003 : Validation du PLU – souhait d'inscription du tramway au CPER

Début 2007 : Achèvement des 1ers bâtiments – Ouverture de la Fondation Pinault - Echelonnement des réalisations jusqu'à 2010 - 2015

Financement : Une des originalités de ce territoire est que l'unique propriétaire des terrains de la zone est Renault. Pour Renault, l'objectif de cette opération est la valorisation financière du site pour aider au déploiement de la production automobile, cœur de métier de Renault, doublé d'un objectif de qualité, pour préserver l'image de Renault, qui restera longtemps associée à la fois au site et au projet.

Un accord entre Renault et la ville de Boulogne Billancourt a été conclu en mai 2003, fixant les modalités du montage financier concernant le financement des aménagements. Renault augmente sa participation mais obtient en contrepartie un éventuel intéressement aux plus-values probables et la modification de la destination de 60 000 m² initialement prévus en activités, au profit de bureaux.

Les parcelles doivent être auparavant déconstruites et dépolluées par Renault, sous le contrôle de l'Etat. La CLIS (Commission Locale d'Information et de Suivi) contrôle la qualité des travaux effectués. La dépollution de l'Ile Seguin est quasiment terminée, elle est en cours sur la partie Ouest du trapèze et va prochainement commencer sur la partie Est du trapèze. Renault aura consacré un budget de 100 millions d'euros à cette dépollution

3.2.2. Le projet : «Cinq éléments d'aménagement pour un grand projet urbain»

a) Le secteur du Pont de Sèvres : le renouvellement urbain

Il s'agit sur ce secteur d'assurer la coordination entre l'existant et la nouvelle opération voisine, sur le « trapèze », avec des accès directs au nouveau parc, créé sur les anciens terrains Renault.

Cela comprend le traitement de la dalle du Pont de Sèvres et de ses abords pour délimiter clairement lieux publics et lieux privés, la multiplication des rampes, escaliers et franchissements de la rue Vieux Pont de Sèvres, la redistribution de certaines activités par quelques démolitions et la transformation possible du passage du Vieux Pont de Sèvres en

passage couvert d'une verrière à vocation commerciale, la restructuration des façades des rez-de-chaussée de la dalle avec de nouveaux halls d'entrée d'immeubles marqués par des auvents, l'élargissement de la rue Vieux Pont de Sèvres et la plantation d'arbres, la création d'équipements publics, comme une salle de sports.

Est également concerné l'échangeur du Pont de Sèvres, dont l'aménagement doit être simplifié et réorganisé autour d'un carrefour principal, les bretelles étant supprimées. Si le réaménagement figure au Contrat de Plan, le financement prévu est insuffisant. La multiplicité des interlocuteurs (DDE, Conseil Général, RATP, Mairie, Aménageurs, ...) ainsi que les délais de procédure ralentissent l'avancement des projets.

Enfin, un parc de stationnement en sous-sol sera construit, la liaison avec l'Ile Seguin et la fondation François Pinault sera renforcée.

b) Les rives de Billancourt (le « trapèze ») : un quartier exemplaire

C'est la majeure partie de l'ancien site Renault. Le projet définit une « ville-parc » avec vue sur la Seine, sur une surface de 31,5 ha. Le volume bâti prévu est de 550 000 m² contre 620 000 m² de maximum autorisé par l'Etat.

Sont prévus également le traitement des berges, avec une esplanade de grande largeur pour les piétons, l'intégration d'un parc de 7 hectares, rectangle de près de 700 mètres de long parallèlement au fleuve, intégrant le bâtiment X, mémoire de l'activité de Renault, et de grands espaces publics (plus de 50 % de la surface du trapèze) et l'insertion de la RD1 (actuellement en bord de Seine) et la répartition des flux automobiles entre le quai et une voie en bordure du parc.

Le trapèze devrait accueillir environ 14 000 personnes soit, du fait d'un desserrement par rapport au reste de la ville, un solde positif de 10 à 12 000 personnes pour la ville de Boulogne. Le taux de densité de la population, déjà particulièrement élevé sur Boulogne Billancourt, devra être surveillé.

Cette partie du projet global est une opportunité exceptionnelle de construire un quartier respectant parfaitement les objectifs du développement durable, tant dans les circulations douces, que dans le traitement des déchets ou, thème moins souvent abordé, dans les aspects liés à la sécurité.

c) La nouvelle ligne de tramway sur pneus

Une nouvelle ligne de tramway est à l'étude entre Saint-Cloud, Boulogne Billancourt et Meudon, qui permettrait d'améliorer le maillage des transports en commun du Val-de-Seine et la desserte de l'Ile Seguin. Il s'agit d'un axe important du plan de déplacement urbain du Val-de-Seine. Son étude est inscrite au Contrat de Plan Etat Région 2000 – 2006, au titre des études et acquisitions foncières.

Dix stations sont prévues, sur 4 kilomètres, avec des correspondances avec le métro (lignes T2, 9 et 10). Ce tramway devrait traverser l'Ile Seguin et les nouveaux quartiers de Billancourt. Le trafic est estimé à plus de 1000 personnes / heure aux heures de pointe, 33 000 passagers / jour, 9 millions de passagers par an. La technologie du pneu est souhaitée pour sa souplesse, sa meilleure insertion urbaine et son coût moindre.

Des études préalables ont été menées, et le principe du tramway a été approuvé par le STIF en octobre 2002. Cependant, il reste des aspects à préciser et une véritable concertation à mener. S'il n'y a pas de contestation sur l'intérêt d'une ligne de transport, le choix du tramway - plutôt qu'une ligne de bus en site propre par exemple - ne fait pas l'unanimité. Se pose le problème de l'insertion urbaine à Boulogne Billancourt et à Saint Cloud, notamment sur la RD 50, que le Conseil Général souhaite conserver à double sens alors que le tramway imposerait un sens unique.

S'agissant du montage financier futur de ce projet, rappelons que le rapport sur le « Financement des transports de la Région Ile-de-France » adopté le 20 mars dernier par le CESR, préconise « la recherche de fonds de concours auprès des maîtres d'ouvrage en charge des grandes opérations d'aménagement », pour la réalisation des infrastructures de transport destinées à les desservir.

d) L'aménagement de l'Ile Seguin : un lieu d'exception

Le thème retenu pour l'aménagement de l'Ile Seguin est « **l'Ile des deux cultures** ».

Une association a été créée pour l'aménagement de l'Ile Seguin, rassemblant tous les acteurs intéressés par le projet. Plusieurs scénarios sont envisagés, pour en faire à la fois un lieu d'exception, un espace d'invention et un quartier, en tout cas un lieu de vie intense, autour de trois pôles :

- **Une Cité scientifique** : pour constituer un pôle mondial de recherche et développement.
- **Une Cité des arts** : autour de la fondation François PINAULT, mais aussi des idées autour du design.
- **Une Cité internationale** : projet de cité internationale des arts et des sciences.

La synergie entre les pôles devrait se faire avec des espaces de rencontres d'artistes, des logements d'étudiants et de chercheurs, des cinémas, une salle de spectacle, des espaces de congrès, des hôtels... De nombreuses institutions ou entreprises ont fait connaître leur désir de s'implanter sur l'île. Pour marquer l'ouverture de l'île au public, de nouveaux franchissements sont prévus (passerelles piétonnes et pont automobile), en intégrant le passage du tramway.

e) La Fondation d'Art Contemporain François Pinault

La fondation présentera, sur 15 000 m² d'expositions permanentes et 7 000 m² d'expositions temporaires (soit l'ampleur du Centre Georges Pompidou) la collection personnelle de François PINAULT, constituée d'œuvres de 1945 à nos jours. Le choix de la structure juridique de fondation permet d'assurer la pérennité du projet. Le budget alloué est de 150 millions d'Euros.

Le projet retenu est celui d'un vaisseau de verre illuminé, suspendu au dessus de la Seine. Le projet couvre 32 000 m² sur une longueur de 300 m. Il s'agit aussi d'un musée – promenade, largement ouvert sur son environnement.

3.3. Les autres grands projets du Val-de-Seine

3.3.1. A Issy les Moulineaux

L'usine d'incinération figure dans le SDRIF comme étant à reconstruire ou à moderniser. Le Schéma Directeur du Val-de-Seine a acté son déplacement sur un site proche du port autonome et de l'héliport, difficilement exploitable pour d'autres activités. Le projet de la nouvelle usine intègre de nombreuses innovations liées à un meilleur respect de l'environnement. Il est prévu une réduction des volumes de déchets traités (de 560 000 à 460 000 tonnes), grâce à l'adjonction d'un centre de tri. Cependant, le SYCTOM a pris du retard dans la construction de cette nouvelle usine. L'ancienne fermera ses portes fin 2005 et laissera la place, après dépollution, à une zone de 800 logements publics et privés. La nouvelle usine, baptisée Isséane, n'ouvrira ses portes qu'en 2007. Une solution est actuellement recherchée pour l'intervalle.

Pour valoriser la recherche et la formation continue tournée vers les Entreprises, la **Maison Dauphine Entreprises** devrait voir le jour à proximité du périphérique, à Issy les Moulineaux. Le projet était initialement prévu comme une restructuration de l'Université Dauphine à sa place actuelle et disposait d'un financement de 45 millions d'€ de la part de l'Etat dans le chapitre Enseignement Supérieur du CPER. En s'installant à Issy, le projet prend de l'ampleur, concerne 1100 étudiants et 400 à 500 chercheurs, avec pour vocation de favoriser la synergie université – recherche – entreprises, notamment par la possibilité d'accueillir des créations d'entreprises. L'université demande, à l'occasion de la révision du CPER, un financement plus important, de manière à prendre en charge une grande partie des 240 millions d'€ d'investissement nécessaires. Le projet concerne également la construction éventuelle de logements pour les chercheurs et les étudiants, ainsi que d'équipements sportifs et culturels, pour lesquels des montages financiers originaux sont en cours de négociation.

Sur le plan culturel, **la Fondation Hamon** pourrait ouvrir en 2005 sur l'île Saint Germain si les recours juridiques formés par les associations de protection de l'environnement contre sa réalisation sur un espace vert protégé n'aboutissent pas. Elle prévoit la mise en valeur d'œuvres d'artistes contemporains vivants, dont une partie seraient des sculptures monumentales présentées dans le parc départemental de l'île. Cette fondation, dont le financement figure au CPER, se positionne en complémentarité de la fondation François Pinault, et non en concurrence.

En terme de construction de logements, la transformation du **fort d'Issy** (12 ha) en un ensemble de 1200 logements high-tech et à la pointe de l'innovation environnementale, est un projet à suivre, et ce à l'horizon 2005.

3.3.2. A Meudon

Les Terrains Renault, en bordure de Seine, devaient accueillir l'entreprise CISCO, qui s'est finalement désistée. De nouveaux projets d'aménagement doivent être faits, intégrant les contraintes liées à l'enserrement de ces terrains entre la Seine et la RD7 d'une part et la voie du T2 d'autre part.

Côté valorisation des espaces verts, la **promenade des coteaux** doit poursuivre son développement, malgré la contrainte de traversée de propriétés privées. Les grands organismes disposant de grands parcs devraient aussi réfléchir à une meilleure valorisation de ces espaces, par une ouverture plus large au public.

3.3.3. A Sèvres

Un **parc nautique** est en préparation sur l'ancienne île Monsieur, terrain de 8 ha qui appartenait à RFF. La promesse de vente est signée et un syndicat mixte, chargé de la mise en œuvre de ce parc à l'horizon 2004 - 2006, a été constitué, rassemblant les communes de Sèvres, Boulogne Billancourt, Chaville, St Cloud et Ville d'Avray, ainsi que le Conseil Général des Hauts de Seine. Le projet d'aménagement fait une large part à la pratique sportive, aux espaces verts et à l'organisation de manifestations. Il crée un lieu ouvert à toutes les pratiques sportives de haut niveau, de loisirs, ou familiales. Sont prévus, au-delà de plans d'eau adaptés, un club house et des bâtiments commerciaux, un cheminement avec des plantations, un centre aéré pour les jeunes... La continuité avec le parc de St Cloud devrait être assurée (sous réserve d'achat du terrain). L'aménagement de la base nautique implique le dévoiement du T2 pour éloigner les rails de la Seine (opération programmée) et le déplacement des péniches installées, en cours.

3.3.4. Sur la Seine

En ce qui concerne le **transport de passagers de tourisme**, les pouvoirs publics ont entamé une réflexion sur une desserte touristique de ce qui pourrait être un « circuit des musées » : une boucle de loisirs sur l'aval de Paris, connectée à la Tour Eiffel (au niveau du futur Musée des Arts Premiers) et qui relierait la fondation Hamon sur l'île St Germain, la fondation Pinault sur l'île Seguin et le Musée de la Céramique de Sèvres, sur la base de produits forfaitaires.

Cette desserte relèvera de l'initiative privée, mais les études doivent être menées dans le cadre des différents aménagements en projet. Il est notamment essentiel de prévoir l'emplacement des escales sur l'île Seguin et sur le parc nautique de Sèvres.

Pour le **transport de passagers plus réguliers**, type « batobus », des études doivent être menées. Des dessertes entre La Défense et Levallois sont envisagées. Pourquoi ne pas imaginer des dessertes dans le Val-de-Seine ?

Enfin, en matière d'accueil de **bateaux de plaisance**, il semble que si des anneaux d'hivernage et de transit étaient créés, ils trouveraient facilement preneurs.

IV - Préconisations de la commission

4.1. La problématique des transports

La desserte d'un site est une composante essentielle de son développement. Le Val-de-Seine est globalement très bien desservi.

Concernant les transports en commun, des études plus poussées concernant le projet de tramway desservant Boulogne Billancourt doivent être menées, d'une part pour s'assurer de la nécessité de la desserte par rapport aux futurs besoins, d'autre part en ce qui concerne l'adéquation du mode de transport aux lieux, et notamment son acceptation par la population locale.

Concernant le transport routier, les enjeux principaux relèvent de la transformation de la RD 1, côté Boulogne et de la RD 7, côté Issy, Meudon et Sèvres, en boulevards urbains permettant aux piétons un accès à la Seine renforcé et valorisant les circulations douces. Les aspects liés au stationnement, tant des résidants que des visiteurs, devront aussi être pris en compte.

Même si l'on parle plus de la Seine dans le chapitre lié à l'environnement, il est essentiel de donner au fleuve toute sa place dans le chapitre des transports pour, notamment, le traitement logistique lié à l'approvisionnement des matériaux de construction et l'évacuation des déchets pendant tout l'aménagement des terrains, pour le développement du tourisme fluvial, au départ notamment de la Tour Eiffel, autour des visites de la fondation Hamon, de la fondation Pinault, de la Manufacture de Sèvres, et aussi pour le développement de transport de passagers de type Batobus entre la Défense et le cœur de Paris.

4.2. Le rayonnement international

L'objectif du CPER, est que « ces secteurs stratégiques contribuent au rayonnement international de l'Ile-de-France tout en contribuant au développement de leurs aires d'influence et de la région ».

Ce rayonnement devrait pouvoir se faire sur la base de leviers d'attractivité à la fois variés et complémentaires autour de :

- la culture, avec la fondation Pinault, mais élargie aux autres sites de proximité, comme la fondation Hamon, la manufacture de Sèvres,
- la science, autour des entreprises présentes dans des secteurs de pointe, des centres de recherche, des universités, des lieux d'accueils de chercheurs et étudiants internationaux.

Les communes du Val-de-Seine (principalement Meudon, Boulogne et Issy les Moulineaux) ont des atouts importants et doivent impérativement faire jouer leurs complémentarités dans la construction de cette image à l'international.

4.3. L'environnement

4.3.1. La place de la Seine

Le site dispose d'une opportunité exceptionnelle avec une des plus belles boucles de la Seine. Les rives de la Seine doivent être aménagées avec un souci de mixité pour permettre l'accueil :

- d'activités économiques et de logistique pour, notamment, faciliter l'approvisionnement des matériaux de construction et l'évacuation des déchets pendant tout l'aménagement des terrains,
- d'activités de tourisme fluvial, au départ notamment de la Tour Eiffel, autour des visites de la fondation Hamon, de la fondation Pinault, de la Manufacture de Sèvres...
- de transport de passagers de type Batobus entre la Défense et le cœur de Paris,
- de zones de loisirs nautiques comme à Sèvres,
- et bien sûr d'espaces verts, de promenades et de respiration pour le bien-être de tous.

Cependant, la Seine est aussi facteur de risque, et le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) doit être mis en œuvre et pris en compte dans les différents documents d'urbanisme. Il impose des réflexions importantes sur la dimension « secours » en cas de crue et pose le problème de l'adaptation des bâtiments existants dans les cinq ans, pour lequel une aide concrète de l'Etat semble nécessaire.

4.3.2. La mise en valeur des espaces verts

Le site est aussi extrêmement riche en espaces verts qu'il est essentiel, bien évidemment, de préserver mais aussi de mettre en valeur. Une attention particulière doit être portée à l'aménagement des bords de Seine, et ce malgré la multiplicité des intervenants, ainsi qu'à la mise en valeur des îles. De même, la richesse des coteaux, avec les vues qu'ils autorisent sur l'ensemble du site, doit être valorisée.

4.3.3. Le développement durable

La plupart des communes sont en cours de réalisation de leur plan local d'urbanisme, qui devient parfois, comme à Boulogne Billancourt et à Issy les Moulineaux, plan d'aménagement et de développement durable (PADD). C'est l'occasion pour chacun d'intégrer l'ensemble des aspects liés au développement durable dans l'aménagement des territoires. Ces PLU intègrent les aspects liés à la préservation du patrimoine, au développement du commerce et des équipements de proximité, à la circulation, en prenant en compte le développement des circulations douces, à la qualité de vie et tiennent compte, bien sûr, des attentes des populations.

Un aspect à intégrer dans l'étude des aménagements de ces nouveaux territoires est la sécurité. En effet, les personnes en charge de l'élaboration des villes ont trop souvent ignoré, dans l'étude architecturale des nouveaux quartiers, la notion de sûreté. Ainsi, bon nombre de voiries et de bâtiments rendent difficile, voire impossible, l'accès rapide des services de sécurité (pompiers, police, médecins - SAMU, etc.). Certains ensembles comportent des lieux où la sécurité est mise à mal ou qui génèrent un fort sentiment d'insécurité (parking souterrain, longs couloirs, mauvais éclairage, etc.).

L'association des urbanistes et des professionnels de la sécurité permettrait de rendre la ville plus sûre et donc plus agréable à vivre pour l'ensemble de la population. L'un des moyens d'y parvenir pourrait être de rendre obligatoire, pour l'obtention du permis de construire, l'établissement d'un document « concept sécurité » impliquant une étude des « nouveaux centres urbains » qui doit s'inscrire dans une stratégie globale combinant la prévention, la dissuasion, la répression et les actions d'accompagnement.

En parallèle du PADD, mais de manière un peu décalée, Issy les Moulineaux prépare, pour 2003 – 2004, un Agenda 21 qui sera réactualisé chaque année. Cet Agenda 21 se veut le programme d'actions concrètes décliné du contenu du PLU. Issy les Moulineaux est pilote sur cette opération, avec les communes de Versailles (78) et Bessancourt (95), en partenariat avec l'ARENE, avant un déploiement de la méthode auprès des communes intéressées.

4.4. La concertation – les intercommunalités

Le territoire dispose d'un atout important du fait de l'existence de son schéma directeur. Il est important que l'analyse du territoire se fasse à la maille du « grand site » et non de chaque commune. La révision du schéma directeur devrait intégrer les nouvelles communes associées du fait des récentes intercommunalités. C'est un point à encourager.

Les enjeux de développement de ce territoire font que les différents acteurs sont parfois plus des concurrents que des alliés... Cette compétition ne doit pas nuire à la conduite générale du projet. Les intervenants sont nombreux, chacun tenant à assurer son rôle dans la maîtrise d'ouvrage globale. L'organisation de l'ensemble, et notamment la relation entre le Conseil Régional, le Conseil Général, les représentants de l'Etat et les communes, sans oublier le rôle central de Renault, doit être exemplaire. A ce titre, l'identification d'un interlocuteur unique dans chacune des structures est à encourager, ainsi que la simplification des procédures, pour gagner en réactivité.

Les **échanges avec les riverains** sont généralement considérés comme exemplaires sur les communes du Val-de-Seine. L'information circule : des expositions sur les projets, des commissions extra-municipales, des débats dans les quartiers, une large communication via Internet ou dans les journaux municipaux... La concertation doit se poursuivre avec la prise en compte des souhaits de chacun dans la recherche de l'intérêt général. Les initiatives de chacun doivent être valorisées, comme par exemple la mise en place, à Issy les

Moulineaux, d'un panel d'Isséens, régulièrement interrogés, d'un conseil municipal de jeunes et d'un conseil municipal d'ânés, d'un club de PME – PMI et d'un club des 100 plus grandes entreprises de la ville, le « Club des As ».

4.5. Le financement du projet

Le financement des différents aménagements du territoire n'est pas inclus dans le Contrat de Plan Etat Région (sauf les crédits d'études pour le Tramway). L'objectif est de présenter le projet de tramway à l'occasion de la révision du CPER, en 2003. Le tramway devrait coûter 80 à 100 millions d'Euros. L'accord de financement entre les principaux financeurs (au premier rang desquels Boulogne Billancourt et Renault) vient d'être trouvé. Même si le territoire est considéré comme riche, il ne faudrait pas que la qualité des aménagements pâtissent de difficultés de mobilisation de fonds.

ANNEXES

5.1. Les personnalités rencontrées

Conseil régional Direction de l'Aménagement du Territoire (DAT) et des Transports	M. GAILLOT – Directeur M. NOBILEAU – Chargé de mission territorial
IAURIF Division Aménagement Développement Territorial (DADT) Division Aménagement de l'Espace (DAE)	M. PALISSE - Directeur général adjoint Mme CHAROUSSET – Chargée d'études Mr PERRIN – Chargé d'études
Direction Régionale de l'Équipement Division de l'urbanisme et du Schéma Directeur (DUSD)	M. BÉRINQUE, Chef du Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux M. GRAILLE, Chargé d'études sur les Hauts de Seine Mme TOINET, Adjointe au chef du Groupe Urbanisme et Projets Spatiaux à la Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur
Direction Départementale de l'Équipement	M. TONDUT, Directeur adjoint Urbanisme et Aménagement Mme SUTRA, Chargée de mission territoriale. Mme LOUIS, Responsable de l'atelier urbanisme et habitat
Syndicat mixte du Val-de-Seine	Mme SCHMIDT – Secrétaire générale
Conseil Général des Hauts de Seine	Mme ROMELOT – Directrice des Infrastructures de Transports
CCI 92	M. LEROI – 1 ^{er} vice-président de la CCIP 92 Mme DEBOST – Responsable département Environnement Economique
Mairie de Boulogne Billancourt	M. JACQUET – Directeur de Cabinet du Maire
Mairie de Meudon	M. GODIOZ – Directeur Général des Services techniques M. COHEN – Directeur de l'Aménagement urbain Mlle BELY – Responsable du service Urbanisme
Mairie d'Issy les Moulineaux	M. CABARIBERE – Directeur général Adjoint de l'Urbanisme
Mairie de Sèvres	M. LE DORZE – Chef du service Urbanisme
Mairie de Saint Cloud	M. RECHAIN – Premier Adjoint chargé de l'urbanisme
Mairie de Vanves	M. ROCHE – Maire Adjoint à l'urbanisme et à l'environnement Melle RICHARD – Responsable du service urbanisme
RATP Agence de développement Territorial 92	M. STAUFFERT – Directeur M. RISPAL – Responsable du Développement Territorial 92
Port autonome de Paris	M. REIMBOLD – Directeur de l'Agence portuaire centrale
Ile-de-France Environnement	M. ADER – M. SOREAU
Conseil Européen des Syndicats de Police	M. GRENERON – Secrétaire général

5.2. Les documents graphiques

<i>Figure 1 - Le territoire – Carte du CPER 2000-2006 (article 20).....</i>	<i>38</i>
<i>Figure 2 - Les voies ferrées.....</i>	<i>39</i>
<i>Figure 3 - Les voies routières.....</i>	<i>40</i>
<i>Figure 4 - Le projet d'aménagement de Boulogne Billancourt.....</i>	<i>41</i>
<i>Figure 5 - Le parc nautique à Sèvres : ouverture prévue pour 2006.....</i>	<i>41</i>

Figure 1 - Le territoire – Carte du CPER 2000-2006 (article 20)



Figure 2 - Les voies ferrées

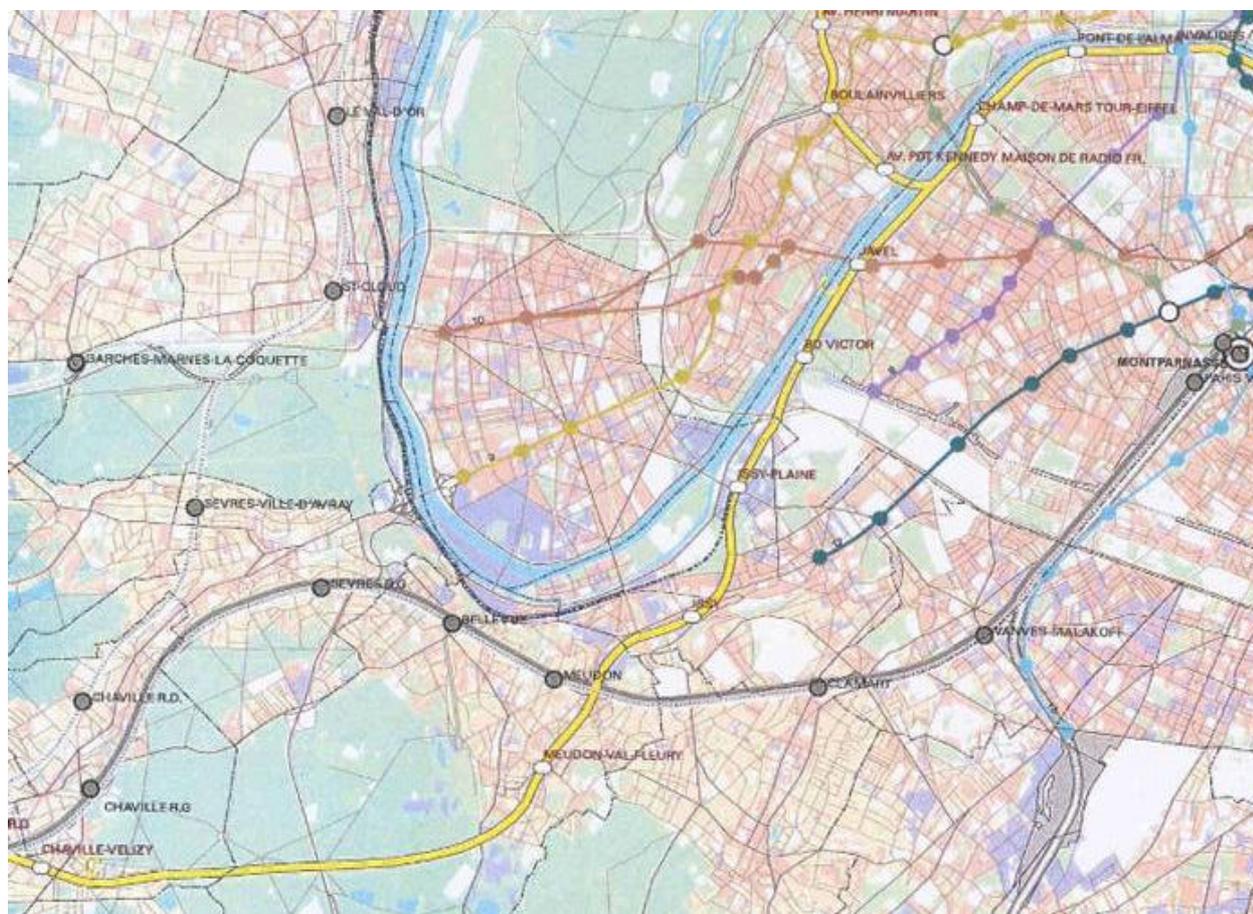


Figure 3 - Les voies routières

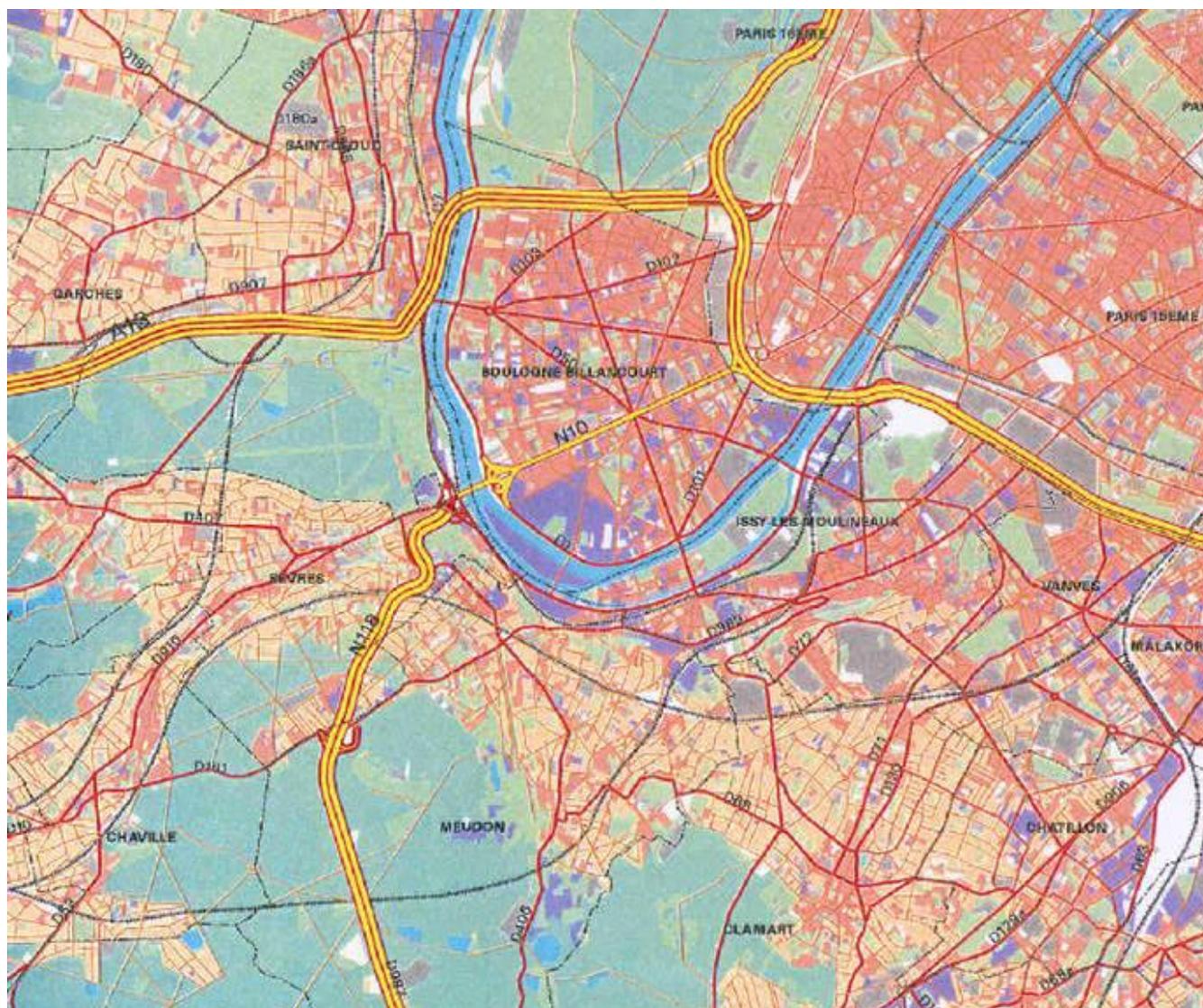


Figure 4 - Le projet d'aménagement de Boulogne Billancourt



Figure 5 - Le parc nautique à Sèvres : ouverture prévue pour 2006

